

La Logística y las Regiones Aéreas

Por el Coronel MANUEL MARTINEZ MERINO

La logística, en general, es la parte del Arte Militar que se ocupa de regular el movimiento de las Unidades y situarlas en buenas condiciones para combatir.

Esta amplia definición ha de abarcar todo lo que es necesario para poner un Ejército en movimiento y atender a su seguridad y subsistencia; disponer convenientemente sus puntos de apoyo y estacionamiento; establecer parques, hospitales y depósitos; determinar líneas de marcha, concertando las de las diferentes Unidades; organizar servicios de subsistencias y municiones; estudiar y regular el servicio de transportes en todas sus manifestaciones, y otros múltiples cometidos.

Ya se comprende que la enorme extensión de las operaciones modernas ha de descansar, fundamentalmente, en una nueva valoración del

concepto de la logística. Una de las más destacadas consecuencias de la utilización de los nuevos medios es la gran importancia adquirida por esa rama del Arte Militar, que ha entrado a ocupar un lugar entre los factores decisivos, poniéndose al lado de la táctica en importancia para conseguir el éxito.

En la logística se ha reflejado la ampliación que experimentó todo lo bélico, y ya no puede ser definida sólo como el estudio de los movimientos de las masas de tropas, material y suministro de los Ejércitos. Las necesidades de la guerra total han agrandado enormemente su misión, pues ha de abarcar hoy no sólo lo relativo a los Ejércitos propiamente dichos, sino a la industria y aun a la población civil, de cuyo movimiento y suministro muchas veces tendrá que encargarse.

Crea esto vastos problemas, de cuya solución afortunada depende el éxito de la guerra, en tal forma que su importancia ha pasado a ser capital, y todos los planes estratégicos han de estar basados en el estudio previo de un detallado plan logístico. Los éxitos más resonantes de la última guerra, los que parecieron más difíciles—desembarco en el norte de Africa, desembarco en Europa, operaciones del Pacífico contra el Japón—, debieron su posibilidad a una larga y concienzuda preparación logística. Los grandes fracasos alemanes fueron cuando logísticamente ya estaban desorganizados—falta de suministro de materiales y combustibles por destrucción de fábricas y depósitos, comunicaciones destrozadas, imposibilidad de mover reservas, etc.—, y la caída de los frentes sólo fué una consecuencia de ello.

El paso de las concepciones estratégicas a la realización táctica ha de hacerse forzosamente a través de la logística, y casi todas las armas nuevas, con rara coincidencia, van dirigidas contra ella; es decir, contra la zona de comunicaciones y retaguardia enemigas: la bomba atómica, los proyectiles supercohetes, los aviones de mayor radio de acción y hasta las tropas aerotransportadas. Ninguno de estos medios se ha ideado para tomar parte en los frentes de combate. El gran valor de las fuerzas aéreas reside precisamente en que es a la logística enemiga a la que con preferencia atacan y paralizan, lo que equivale a privar de toda posibilidad de acción al enemigo.

Logística aérea.—En el Arte Militar aéreo el concepto logístico tiene una modalidad propia.

El movimiento de las Unidades aéreas, desde el momento en que éstas despegan de sus bases para ir hacia el combate, cualquiera que sea la distancia a recorrer, pertenece a la Táctica. A diferencia del Ejército de Tierra, donde esa marcha de las Unidades hacia el enemigo pertenece a la Logística, en el aire ésta sólo ha de ocuparse de los movimientos anteriores, que son los que se relacionan con los traslados o cambios de bases, y más especialmente se ha de ocupar de todo lo que se refiere a estacionamiento, acuartelamiento, aprovisionamientos y evacuación.

Tiene así la logística aérea, más que a regir el movimiento de las Unidades en el aire, a hacerlo posible, moviendo y suministrando los elementos que necesiten en tierra. A esta aceptación de la palabra *logística*, generalizada en la última guerra, nos atendremos, pues encierra,

entre otras ventajas, la de comprender en un sólo concepto—*apoyo logístico*—un vasto campo de cometidos y funciones diversas a realizar por servicios de tierra, que sería preciso expresar con muchas palabras.

Se ha dicho acertadamente que la mecanización es un factor de paralización de los Ejércitos modernos, pues su velocidad momentánea es a costa de una larga preparación logística, que si en algún punto falla produce su inmovilización total. Ello es aún más cierto en el caso de las Grandes Unidades de Aviación, para las que es totalmente imposible llevar consigo la enorme cantidad de toneladas que supone su abastecimiento en combustible, repuestos y municiones.

Las fuerzas aéreas son móviles y veloces desde que parten de las bases, preparadas para combatir; pero su movilidad tiene la servidumbre de disponer de esas bases, que han de estar perfectamente equipadas de todo lo preciso y bien distribuidas en todos aquellos sectores donde las Unidades aéreas puedan tener que actuar. Si las Unidades tuvieran que llevar con sus medios todo lo que han de necesitar, perderían toda su movilidad.

Para ellas la movilidad estratégica descansa en una buena organización logística regional más que en los muy limitados medios de transporte de que sus Servicios pueden disponer.

Apoyo logístico de las Regiones Aéreas.—La base natural de una Gran Unidad aérea es la Región Aérea, con sus servicios montados. La experiencia de las guerras modernas—incluyendo la nuestra—aconseja desembarazar a las Grandes Unidades de todos los elementos pesados no combatientes que las puedan ligar demasiado al suelo. Sus servicios serán, pues, reducidos a los indispensables para abastecerse de los Servicios Regionales, que tendrán, en cambio, gran volumen. Podría llamarse a los Servicios Regionales centros de abastecimiento para los Servicios de División o Cuerpo de Ejército, análogos a los *depósitos de Ejército*, en el Ejército de Tierra.

Las Fuerzas Aéreas resultan así unas Unidades móviles que pueden estar, y necesitarán estar, en la guerra en constante desplazamiento, y la Región Aérea ha de ser una perfecta organización de Servicios—aparte de otras misiones peculiares—que se pone a las órdenes de las Grandes Unidades para hacer posible su actuación sin interrupciones, cualquiera que sea el

punto a donde esas fuerzas se trasladen. Ha de ser lo que es el arsenal y la base naval para la Escuadra, el puerto para el barco mercante o el aeropuerto para el avión de línea.

No debe haber ningún aeródromo, por eventual que sea, que no pertenezca a una Región Aérea y esté por ella atendido. En los avances rápidos, los campos establecidos en terrenos recién ocupados han de adscribirse inmediatamente a la Región más próxima.

Aun cuando en la organización de paz cada Gran Unidad puede estar asignada a una Región, y el mando de una y otra confundidos en uno solo, es evidente que en la guerra han de actuar las Unidades con independencia de la organización regional, en una forma que podría llamarse nómada. Por otro lado, tampoco es exacta la analogía entre la Flota Aérea y la Flota Naval, pues el marino vive en el buque, él es el cuartel para la tropa y el alojamiento para la oficialidad, sin que al llegar a la base naval se mezclen para nada las cosas del barco con las de tierra, mientras que la Unidad del Aire ha de acuartelarse y alojarse en tierra, ocupando edificios y montando servicios, lo que complica algo el problema a la hora de establecer mandos y dependencias.

La cuestión ha sido resuelta en forma parecida por los principales países. En todos ellos se llegó a la división del territorio en regiones o zonas aéreas (*Luftgau* en Alemania, Zona Aérea Territorial en Italia, Región Aérea en Francia y España, Zona Aérea en Estados Unidos, etcétera). Estas regiones o zonas pueden estar, a su vez, subdivididas en circunscripciones o sectores aéreos, que comprenden un número de bases o aeródromos. Se llega así al concepto de establecimientos aéreos fijos u organizaciones de tierra, independientemente de que estos establecimientos estén o no ocupados por Unidades aéreas.

Supongamos, además, la organización de las Fuerzas Aéreas en Grandes Unidades—divisiones, por ejemplo—, independientes o agrupadas en Unidades superiores, desligadas de las regiones, con carácter móvil y dispuestas a acudir al frente necesario y a establecerse en los aeródromos que según el despliegue les hayan sido asignados. Aparece así, por un lado, una organización territorial, fija y más bien administrativa, de servicio y defensiva, y por otro, el dispositivo aéreo activo, ofensivo y esencialmente móvil; ambos, en cierto modo, superpuestos. Pero los fines de las dos organizaciones son tan

distintos y su actuación en la guerra tan diferente, que no cabe pensar que durante ella los mandos de una y otra puedan recaer en la misma persona—aun cuando pudieran concurrir en el mismo punto el jefe de las fuerzas aéreas actuantes en una región y el jefe de ésta—, ya que la característica del cometido de una es la fijeza, y la del de la otra, la constante movilidad.

Sin embargo, es necesario que entre ellas haya una dependencia clara, pues forman parte de un todo y juntas han de cooperar a un mismo fin.

No podrán ser las disposiciones que se adopten en la paz exactamente las mismas que en la guerra, por más que se tienda a que sean lo menos diferentes posible. Las agrupaciones de Unidades superiores no estarán hechas con carácter permanente ni en Tierra ni en el Aire, generalmente; pero será conveniente que, por lo menos, las Divisiones aéreas estén constituidas desde la paz. Estas Grandes Unidades tendrán que estar distribuidas y acuarteladas en las regiones aéreas, y sus regimientos y pequeñas unidades ocuparán los aeródromos permanentes.

Para aprovechar las indudables ventajas que en la vida de guarnición tiene el que cada Cuerpo tenga su acuartelamiento fijo (ventajas de conservación y mejora de cuarteles, aumento de comodidades para el personal y perfeccionamiento de instalaciones accesorias en beneficio del material de vuelo y armamento, conseguidas con el trabajo y los fondos propios de las Unidades), será conveniente asignarlas aeródromos independientes.

Cuando una Gran Unidad ocupe una región en la paz en forma permanente, el mando de la región podrá recaer sobre el General de la Gran Unidad, para evitar duplicidad de mandos. Otro General, o un Coronel, nombrado como segundo jefe, le auxiliará en el mando, encargándose por delegación suya, entre otros cometidos, de la dirección de los servicios logísticos de la región.

Si la Gran Unidad sale de la región en ocasión de guerra o movilización, el segundo jefe pasa a ser jefe de la región, sin ninguna solución de continuidad, quedando todo dispuesto para que cualquier otra Unidad que llegue a sus aeródromos encuentre sus servicios atendidos.

Si llega una nueva Gran Unidad, el jefe de la región quedará a las órdenes del de ella, pero sin constituirse en el jefe de la región, para lo que será preciso que los Generales de las Grandes Unidades tengan siempre categoría superior

a la de los que queden mandando las regiones después de la movilización y despliegue.

Para servir de base y apoyo logístico a las fuerzas aéreas, la organización regional ha de cubrir los cometidos siguientes:

- Alojamiento, abastecimiento, evacuación y recuperación del personal de las Unidades aéreas.
- Alojamiento, abastecimientos de todas clases y reposición del material y armamento de las Unidades.
- Preparación del suelo para la mejor utilización en las misiones de vuelo.
- Defensa antiaérea activa y pasiva del territorio y contra todo género de ataques enemigos (seguridad en reposo).

Resultará así el almacén montado en todo el país para que se apoyen las fuerzas aéreas, y es su misión más importante descargar a las Unidades volantes de las preocupaciones y trabajos de tierra, haciéndolas más ligeras al poder reducir sus efectivos, material pesado y de transporte, etc., sin merma de su eficacia y comodidad, por encontrar siempre lo necesario para su vida y actuación en el lugar a donde se trasladan.

No quiere eso decir que las Unidades puedan quedar reducidas a su material y personal volantes. Esto, que acaso fuese ideal, no es realizable, y las Unidades han de conformarse con reducir todo lo que no sea combatiente a un mínimo indispensable para asegurar su vida sin interrupciones.

Los Servicios.—Las regiones aéreas, además de disponer de un organismo de mando, de un Estado Mayor y de otros elementos y unidades, tales como la defensa a. a. regional (activa y pasiva), centros de reclutamiento e instrucción y otros que no son de este lugar, han de contar con los mismos servicios que las Grandes Unidades, pero más ampliados.

Estos serán:

Información, Cartografía y Fotografía.—Las Secciones fotográficas y cartográficas regionales han de abastecer no sólo de cartas y fotografías a las Unidades aéreas, sino también del material de consumo necesario, haciendo de parque para estos efectos; y también han de cooperar con sus medios, personal y locales, a que los trabajos de ellas se efectúen con la mayor rapidez, ya que no siempre serán suficientes los

elementos que en los remolques fotográficos han de constituir la dotación de grandes y pequeñas unidades.

La Sección Cartográfica deberá proporcionar, además, a las Unidades cuanto precisen para la navegación aérea: cartas especiales, gráficos, ábacos, almanaques aeronáuticos, tablas de navegación astronómica y cuanto constituya equipo del navegante, fuera de los instrumentos.

Transmisiones.—Formando una red propia de teléfonos, teletipos y radio.

Transportes.—Ha de comprender los de todas clases que puedan ser empleados por las Unidades o los Servicios.

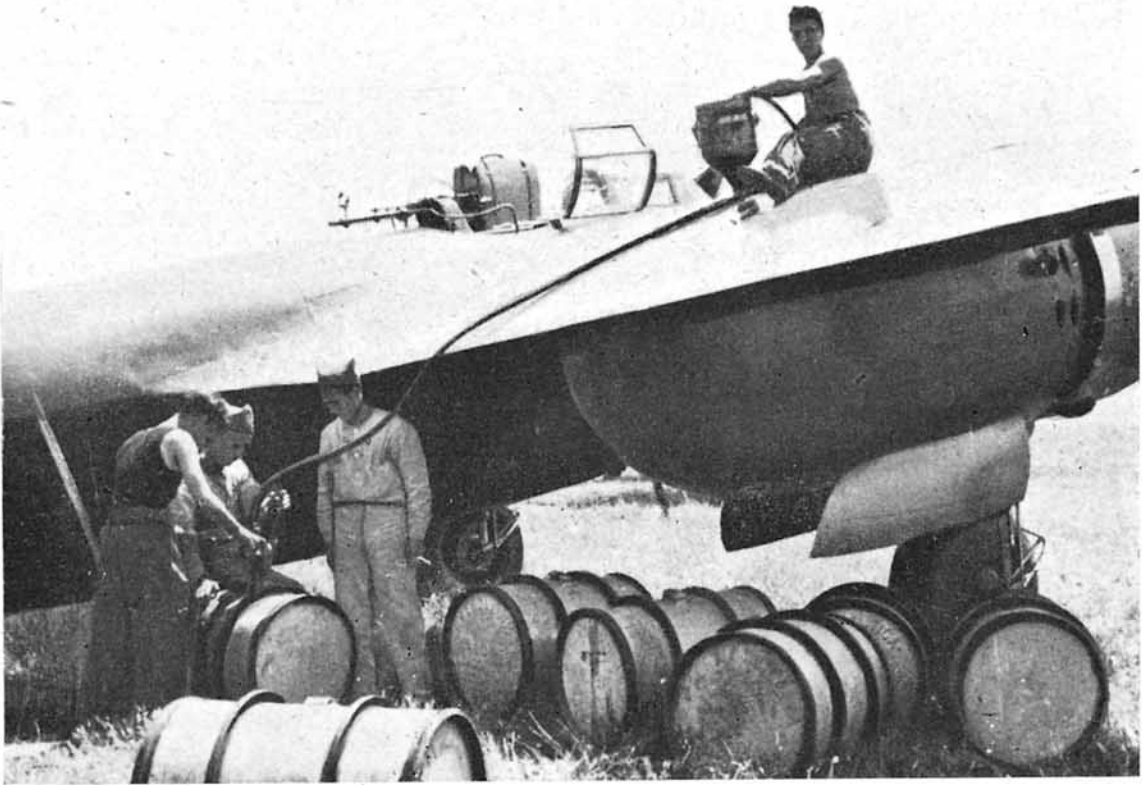
Respecto a los transportes por ferrocarril, marítimos o fluviales, la región tendrá establecida la relación con los organismos del Ejército de Tierra, de Marina o del Estado, de quienes depende la organización de los planes de transporte de ese género, ya que con respecto a ellos el Ejército del Aire sólo será un usuario más. El Servicio regional de Intendencia será el encargado de realizar esos transportes.

A los organismos de Aviación sólo corresponde organizar su propio transporte automóvil y el transporte aéreo.

Automóviles.—Estando dotadas las Grandes Unidades de su propio material, la principal misión del Servicio regional ha de ser el funcionamiento de parques y talleres que entretengan y repongan aquellos vehículos.

Transporte aéreo.—Suele ser creencia muy extendida el que para los transportes militares aéreos necesarios en la guerra se podrán emplear los aviones de las líneas aéreas regulares, mediante requisa o militarización. Nada más equivocado. Las líneas aéreas serán en la guerra aún más necesarias que en la paz, y esos aviones darán mayor rendimiento dejándoles con su organización—que será siempre superior a cualquier improvisación—y en su peculiar cometido. Las líneas aéreas deberán seguir siendo líneas regulares, y aun deberán incrementarse.

Independientemente de ellas funcionarán los transportes aéreos militares—Escuadrillas y Grupos de Transporte—, que ya desde la paz han de formar parte en la organización de Grandes Unidades y regiones, así como formar Unidades superiores, en reserva general, a disposición del Alto Mando. Sus aplicaciones son ilimitadas: desde el transporte del material, correo, servicio sanitario, etc., entre aeródromos



(servicios regionales), hasta el de paracaidistas y tropas en misiones especiales y desembarcos aéreos.

A la región le será indispensable una Unidad de transporte para atender a sus necesidades y a las de las Grandes Unidades cuando a éstas no basten sus propios medios.

Protección de vuelo.—Comprende todo lo necesario para una información meteorológica completa y para la seguridad del vuelo en cualquier estado de tiempo y hora.

La región tendrá Secciones de Servicio Meteorológico, de Servicio Radioeléctrico y de Balizamiento e iluminación.

Armamento.—El Servicio regional estará integrado por una Unidad de Armamento, con un parque y los polvorines principales, centros de carga y depósitos eventuales, más los polvorines y amermías de aeródromos.

Material de vuelo.—Proporcionará a las Unidades el material de vuelo, atendiendo además a su conservación, inspección y recuperación.

El Servicio regional está formado por Maes-

tranzas u organismos análogos, que comprendan la Inspección regional, el Parque y los talleres.

Combustibles.—El Servicio regional tendrá una Unidad de combustibles con un parque o depósito regional y los depósitos secundarios precisos.

Obras.—Este Servicio abarca como misión principal la preparación de los campos de vuelo y el alojamiento de material y personal.

Es cometido del mayor interés, propio de la región, el tener estudiadas todas las posibilidades para un despliegue rápido sobre campos provisionales, que han de fijarse con carácter secreto y de acuerdo con las distintas acciones que el E. M. del Aire haya podido prever. Grandes problemas se presentarán siempre en la guerra a estos servicios, tratando de acondicionar la cantidad de aeródromos necesarios. La construcción rápida de pistas de despegue, cada vez más indispensables a los pesados bombarderos, supone disponer de material especial moderno: máquinas para movimiento de tierras o afirmado con hormigón, elementos para construcción

de pistas con bandas o telas metálicas, etc. Las pequeñas obras de fortificación, refugios, caminos de acceso a algunos campos y otras muchas misiones, han de estar encomendadas a estas Unidades de Obras.

Los aeródromos provisionales para aviones de acción táctica se construyen con relativa rapidez, por no ser necesarios grandes afirmados en sus pistas de vuelo. No ocurre lo mismo con los de los bombarderos pesados y de gran radio de acción, cuyas pistas para soportar grandes tonelajes son difíciles de improvisar. Ello hará que los traslados de aquellas Unidades puedan ser más frecuentes que los de éstas, lo cual concuerda, además, con la mayor necesidad de desplazarse para los de menor peso, por sus misiones y su menor radio de acción, y la menor frecuencia de esa necesidad en los de acción estratégica, a los que su gran autonomía permite alcanzar objetivos muy distantes desde una misma base, por lo cual la construcción de ellas tiene siempre un carácter permanente o semi-permanente.

Intendencia, Sanidad, Farmacia, Defensa Química e Incendios, Justicia y Postal, tendrán montados Servicios regionales, de los que serán usuarias las Unidades que se encuentren en su territorio, atendiendo a su aprovisionamiento o evacuación.

Las reservas en los Servicios.—En resumen, todos esos Servicios han de constituir una amplia red, que, en general, está formada por una Dirección en el Cuartel General (con reservas y parques), los Servicios regionales y los de las Grandes Unidades.

Con ello las fuerzas aéreas tendrán siempre resueltos sus problemas logísticos. Los movimientos, para las Unidades volantes, serán así sencillos y rápidos. Cualquier Unidad se puede trasladar con sus propios medios en unas horas, encontrándose en su lugar de destino con todos los servicios cubiertos.

Los Servicios de las Grandes Unidades prolongan los de las regiones allí donde éstas no pueden tener aún organizados los suyos.

En algunos casos esos Servicios de Grandes Unidades serán innecesarios, constituyendo sólo una reserva de posibilidades. Pero habrá otros casos especiales en los que no alcancen los Ser-

vicios regionales y no sean suficientes tampoco los de Gran Unidad—desembarcos, por ejemplo, seguidos de rápidas operaciones de ocupación o de utilización intensiva de las bases ocupadas.

En estos casos, las reservas generales, en manos del Alto Mando, han de resolver el problema, siendo necesario, en operaciones de gran volumen, el nombramiento de un *Mando Logístico*, que agrupe todos los Servicios y los medios de transporte—barcos, aviones, etc.—y que operativamente quede a las órdenes del Mando Táctico aéreo. Esta modalidad, nacida en la última guerra, no hace sino crear en forma móvil una organización regional más, que ha de durar sólo el tiempo que exijan las operaciones, hasta que las zonas ocupadas puedan tener organización territorial permanente.

El enorme volumen de las necesidades de los tres Ejércitos, creando problemas de interferencia en muchos servicios, de difícil solución aisladamente, ha dado lugar también, en la guerra pasada, a la aparición de la *gran logística* o logística común a los Ejércitos de Tierra, Aire y Mar, en las operaciones combinadas. Este nuevo concepto fué materializado con la creación de un *Mando Logístico único*, con su Estado Mayor, al lado del Mando táctico del teatro de operaciones.

Es, en cierto modo, la aplicación del cargo de General Jefe de los Servicios de Retaguardia y Transporte, con ampliación interministerial que abarque los tres Ejércitos.

El sistema de red de bases que supone la organización descrita separa el escalón aéreo de los elementos puramente terrestres, disminuyendo al aéreo los esfuerzos fuera de la misión de luchar. Las Unidades combatientes, al llegar a una base, presentan un cálculo aproximado de sus necesidades, siendo esa base la que ha de darles todo el apoyo logístico necesario.

Puede decirse que funcionan paralelamente dos dispositivos, contribuyendo al mismo fin: uno es el sistema de organizaciones tácticas, Unidades combativas, en las que es esencial la movilidad y el poder ser empleadas rápidamente; el otro es el sistema de apoyo en tierra, con una organización escalonada para hacer posible la actuación del anterior.